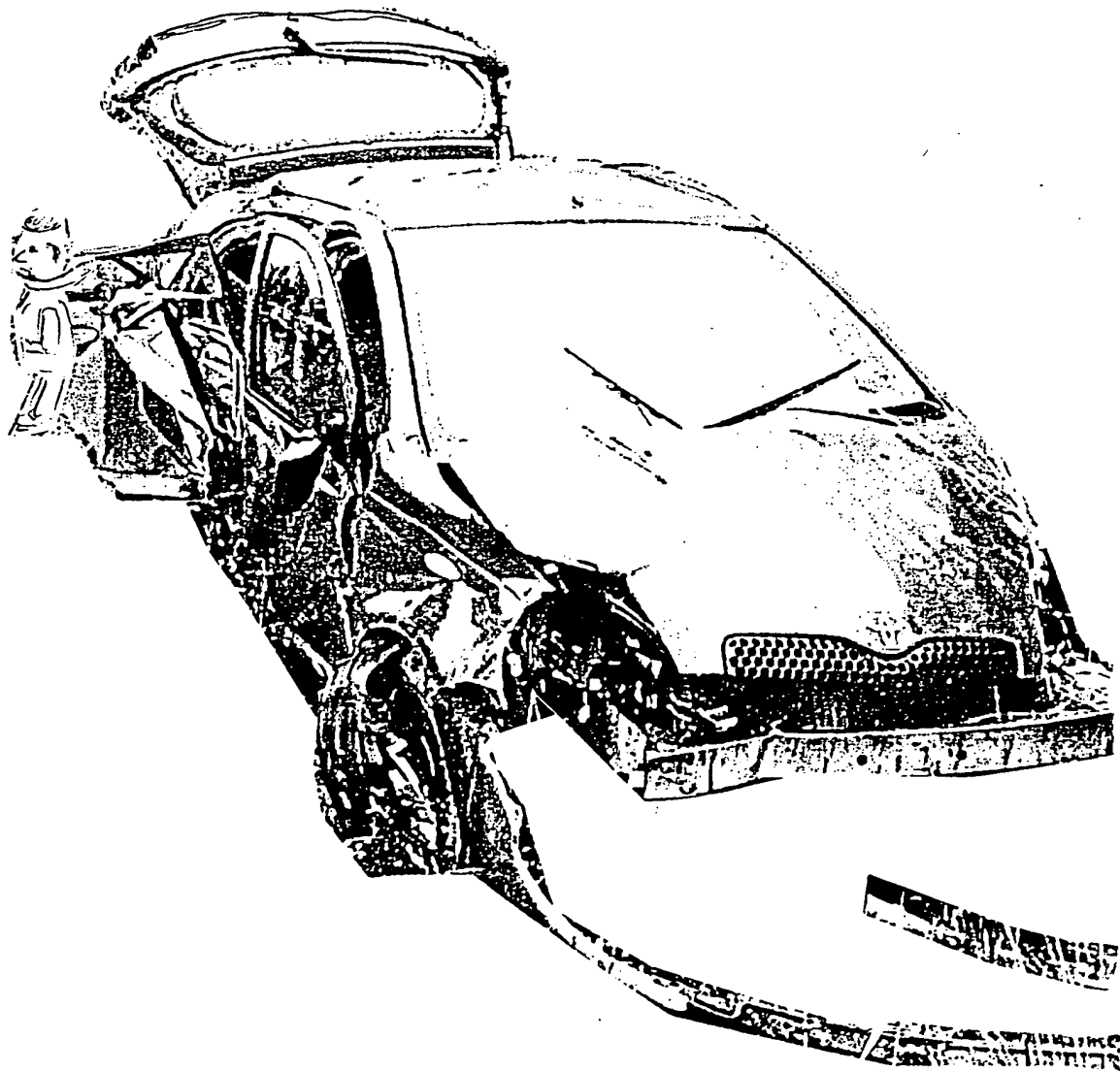


Death due to severe injury linked to ejection of a 6-year old boy from three and half-year old Toyota Yaris; Vehicle Identification Number JTDKV123403010861 on the highway A3 on Oct. 21, 2002 at 1.05 p.m.

Mr. EPHK Heiko Loof, Police Chief of Highway Police Station the city of Wiesbaden, and Dr. Go, both assume, when a 38 year old female driver be distracted by her son, she swiftly turned her Toyota, travelling at 100 km/h, to the left, then, in an attempt to make correction, to the right. As a result, her car on the wet lane was out of control, crossed over all three wet lanes of the highway, a wet hard shoulder, on which Police discovered two main traces of tires, and a hedge on small slope and finally crashed into a concrete low wall, which repelled it during which

- the side rail was separated at the B-post section into two members and ruptured at the C-post section into a hole of a size of approx. 100 by 40 mm;
- the outer panel and the inner panel at the lower section of co-driver door were torn apart;
- the rear-door was collapsed due when crashing into a pole of the concrete low wall; and
- she suffers minor injury, gash on her right hand and *pain in her back, resulting from minor yaw-acceleration dependant force*, despite deployment of the front airbag while the other front airbag was improperly deployed because the co-driver seat was unoccupied; and
- her son, *properly restrained by a three-point seat belt, sitting on a proper child-seat*, was propelled out of the restraint by great energy, forced out through the vehicle roof and the upper frame of the collapsed rear-door and, finally, *hooked* at the collar of his jacket on a screw (see other photos). He was salvaged by a driver of another car, who and other witnesses, having been driving behind her car. They described the event of accident and the tragedy to Mr. PHK Jürgen Morr, Deputy Police Chief thereof. At the hospital her son was dead!

Every mother is heart-broken when watching her son being hooked at the collar of his jacket **n this screw** (see other photos)



Dr.-Ing. Giok Djien Go
Pfahlgabenstr. 45
D-65510 Idstein
Germany

Dr. -Ing. Giok Djien Go © 10/21/2002 All rights reserved

U211002

U211002.000

Dr.-Ing. Gtork Dillen Go
Pfehlgrabenstr. 45
D-65510 Idstein
Germany

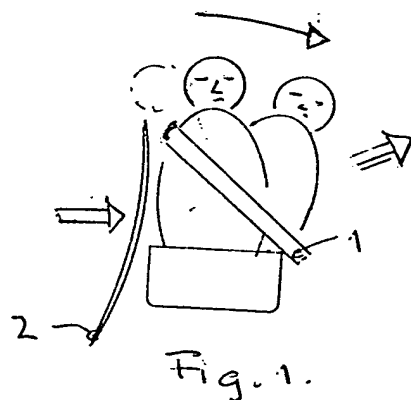


Fig. 1.

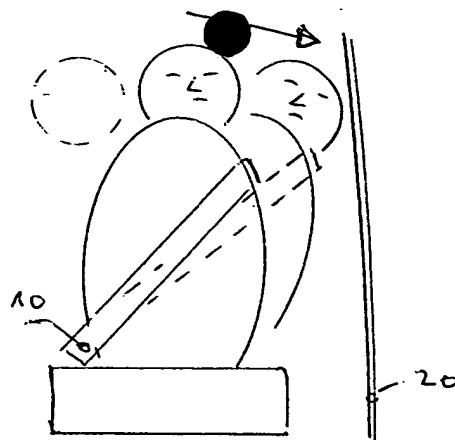


Fig. 2.

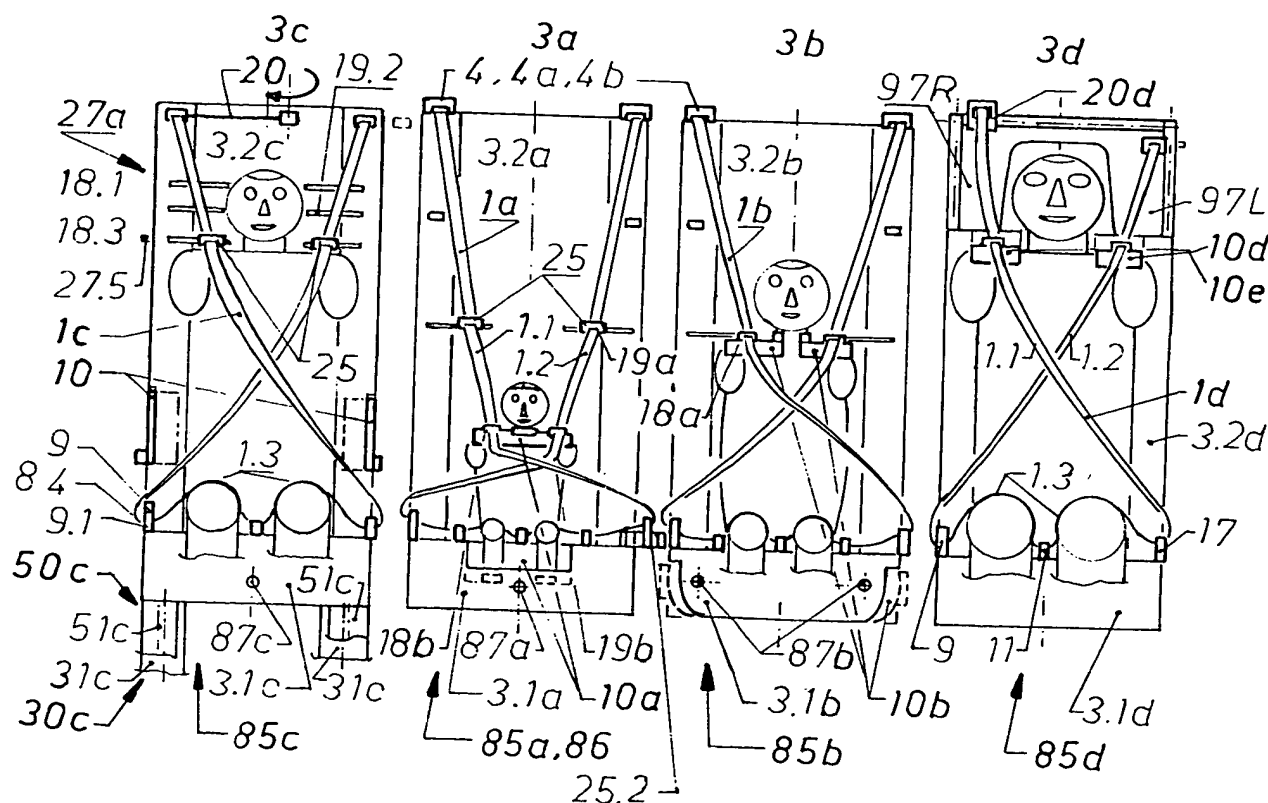
Dr.-Ing. Gtork Dillen Go
Pfehlgrabenstr. 45
D-65510 Idstein
Germany

The Event of Ejection and/or Yaw-acceleration of restrained Passengers, resulting from the outmoded three-point seat belts, designed for outmoded cars in 1960s, is discovered by Dr. Go upon evaluating a number of cars two Toyotas as well as premium cars like Volvos, SAAB, BMWs, VWs, MBs, Ferrari etc.

Due to great impact energy, imposed on the rear door 2, the kid, properly restrained by the three-point seat belt 1, sitting on a proper child-seat, was rotated to the left, freed from the restraint and finally forced out through the vehicle roof and the totally deformed rear door 2, whose stiffness tends to zero by the fact that the outer panel can be lifted like paper (see photos).

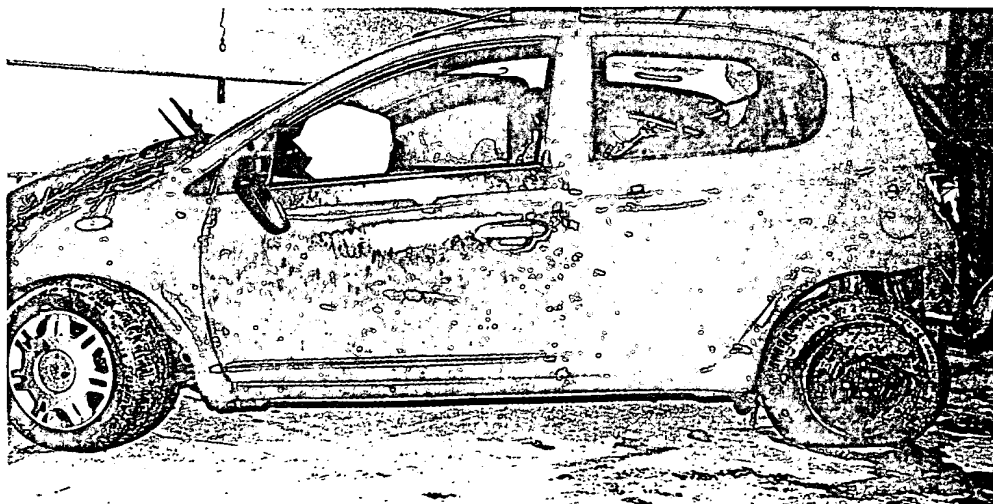
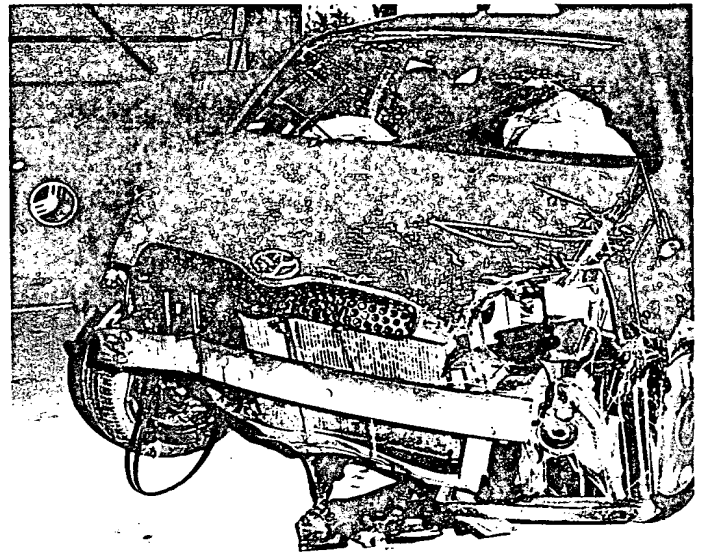
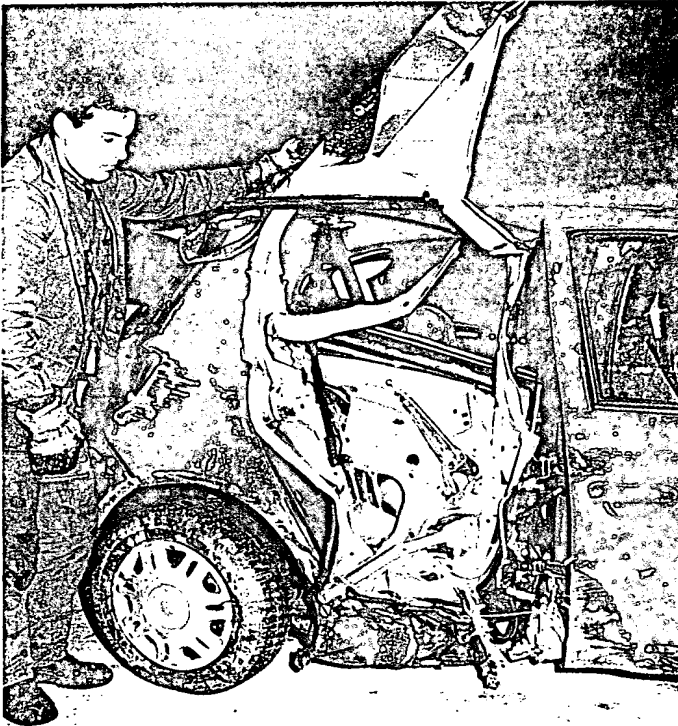
The female driver, properly restrained by the three-point seat belt 10, was propelled to the left into the door 20. Fortunately, she was intercepted by the inflated airbag. However, she suffers pain in her back, resulting from minor yaw-acceleration dependant force, and, for sure, head injury and lacerations, probably bruises, on her face!

EP 1 037 773 B1, EP 1 037 771 B1, DE 100 10 415 C1, DE 197 58 497 C2 vibration-damping, energy absorbing cots for babies, vibration-damping, energy absorbing child seats for children, vibration-damping, energy absorbing restraint systems for adults and old people



Contrarily, in a future car, equipped with Dr. Go's patents, undermentioned, some of which ref. to DE 196 55 146 C2, EP 1 037 773 B1, EP 1 037 771 B1, DE 100 10 415 C1, DE 197 58 497 C2 substantially improve Volvo's SIPS, WHIPS and patented three-point seat belts, this kid as well as that 29-year old driver would have survived the respective accidents! Countermeasures ref. to:
 EP 1 037 773 B1, EP 1 037 771 B1, DE 100 10 415 C1, DE 197 58 497 C2 vibration-damping, energy absorbing cots for babies, vibration-damping, energy absorbing child seats for children, vibration-damping, energy absorbing restraint systems for adults and old people;
 EP 0869878 B1 clamping assemblies;
 DE 19549378 C2, DE 19655051 C2, DE 19655146 C2, PCT/DE00/04223 (WO/01/38128), on which EPO has already granted patent; etc.

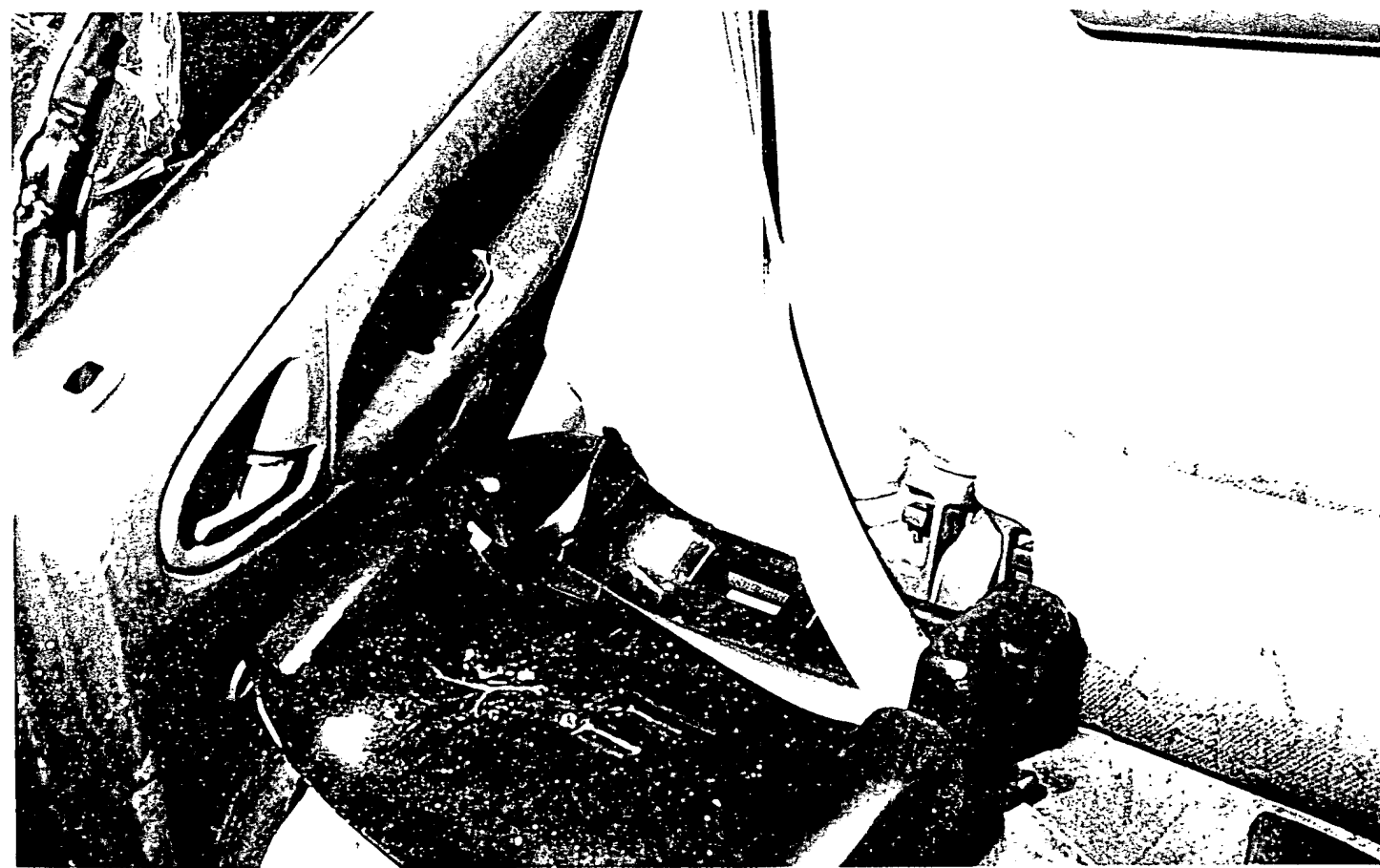
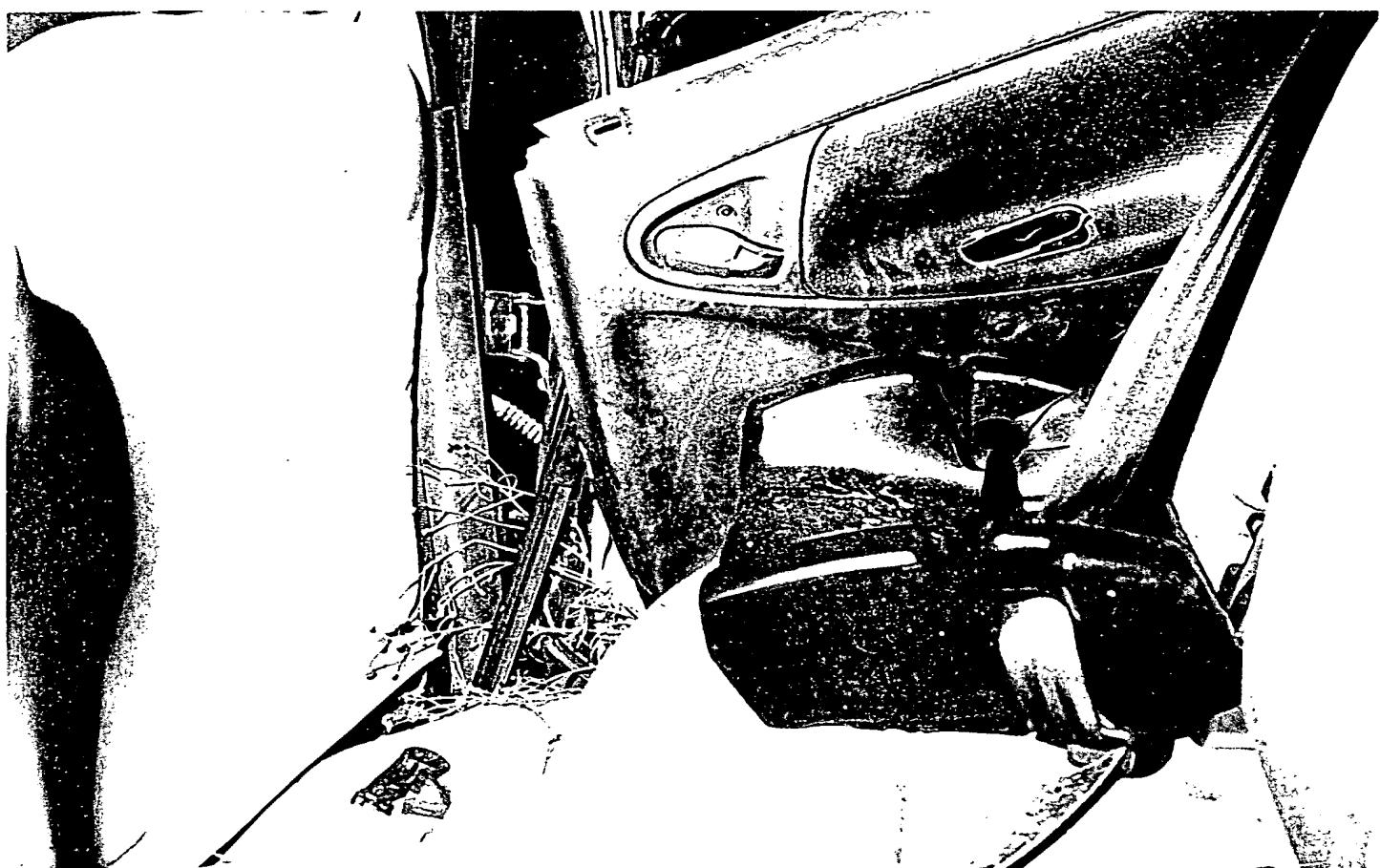
Undeformed vehicle side of driver, undeformed hood and totally deformed vehicle side of co-driver



Dr.-Ing. Giok Djien Go
 Pfahlgrabenstr. 45
 D-65510 Idstein
 Germany

4

Since the event of the accident the d seat and seat belt remain unchanged in compliance with the German prosecutors to ensure evidence.



Fahrer
Fahrgast
0-65510 11510

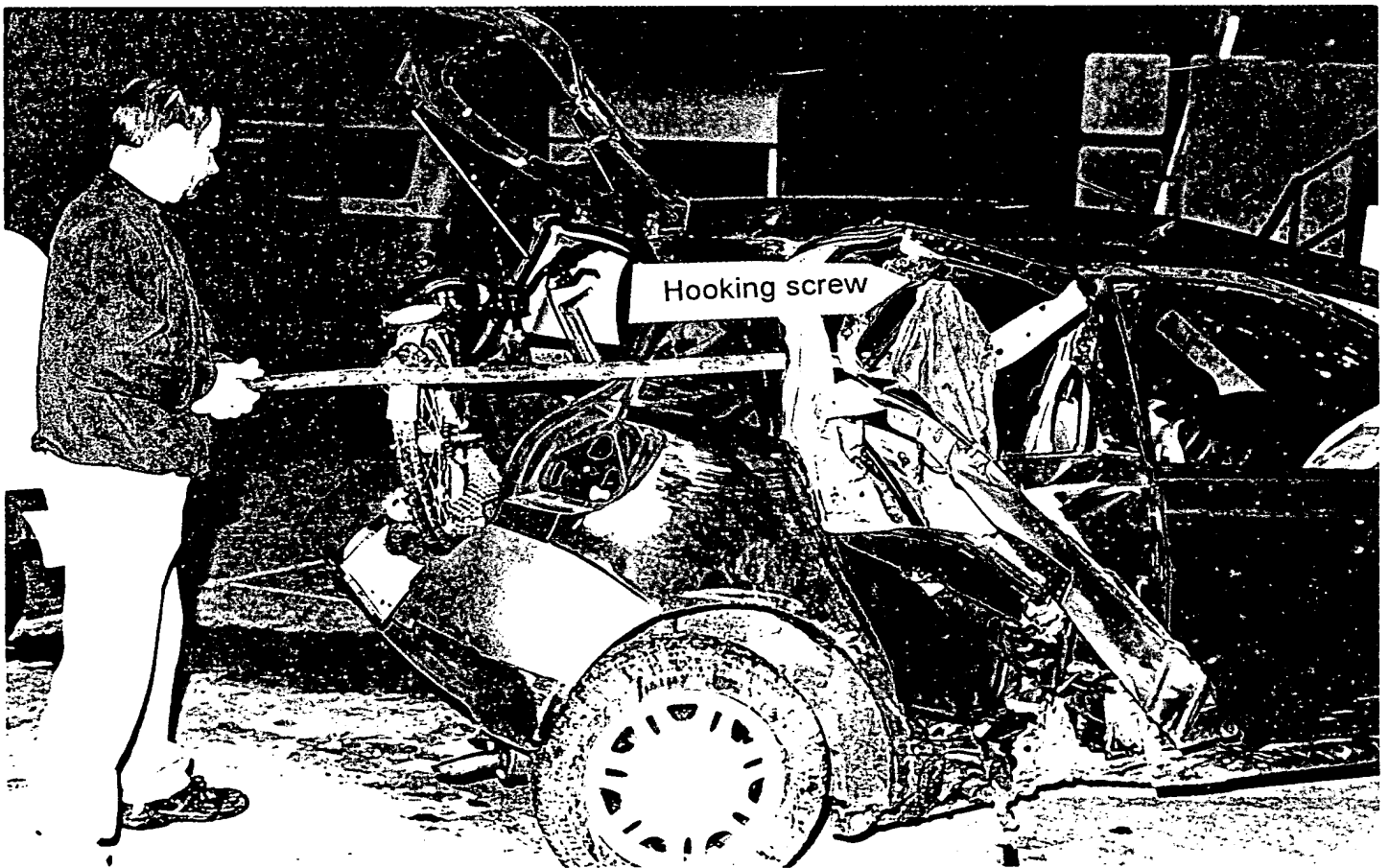
The 6-year old boy, propelled out of the restraint, through the vehicle roof and the upper frame, was hooked at the collar of his jacket, *replaced by a blue cloth*, on this screw of the track of window pane according to Mr. PHK Jürgen Morr.



Dr.-Ing. Gion Dijen Gu
Pfahlgrabenstr. 45
D-65510 Idstein
Germany



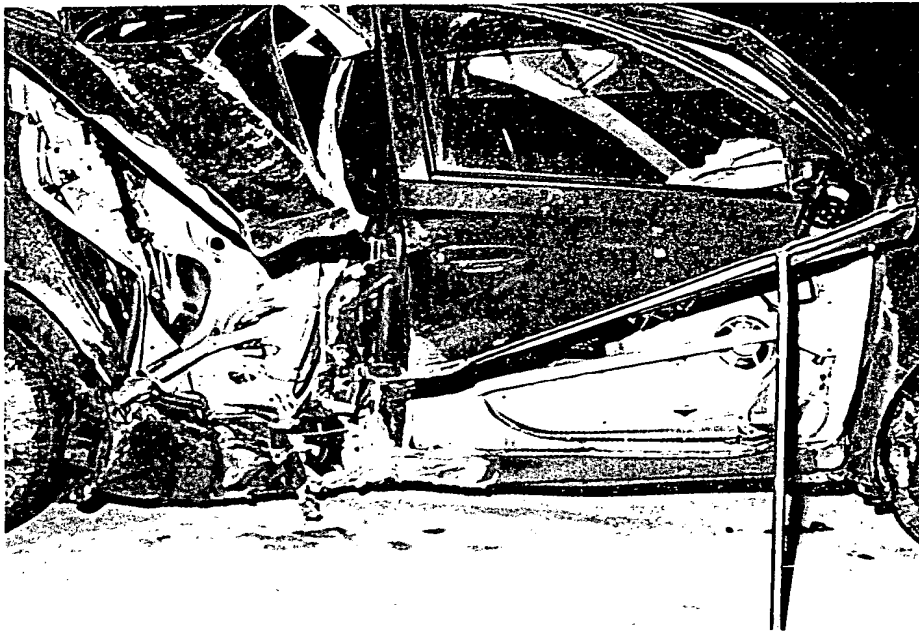
6 The minor deformation of vehicle roof substantiates poor design because it is not involved in the process to distribute impact energy to other vehicle members, particularly, to the vehicle side of driver. As a result, the rear door was overstressed. Two strong persons cannot open it, whose inner panel is jammed in the vehicle body, despite using crowbars. If the car catches fire, passengers are burnt alive.



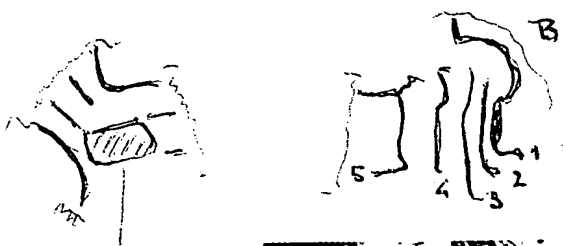
During 1980, 1981, 1982
Pfehlgrabenstr. 45
D-65510 Idstein
Germany

7

The side rail is broken at the B-post section and ruptured at the C-post section,
 Separation of the outer panel from the inner panel of each door
 Separation of reinforcing impact rod, which is buckled, from the inner panel



B-POST SECTION



100 x 40

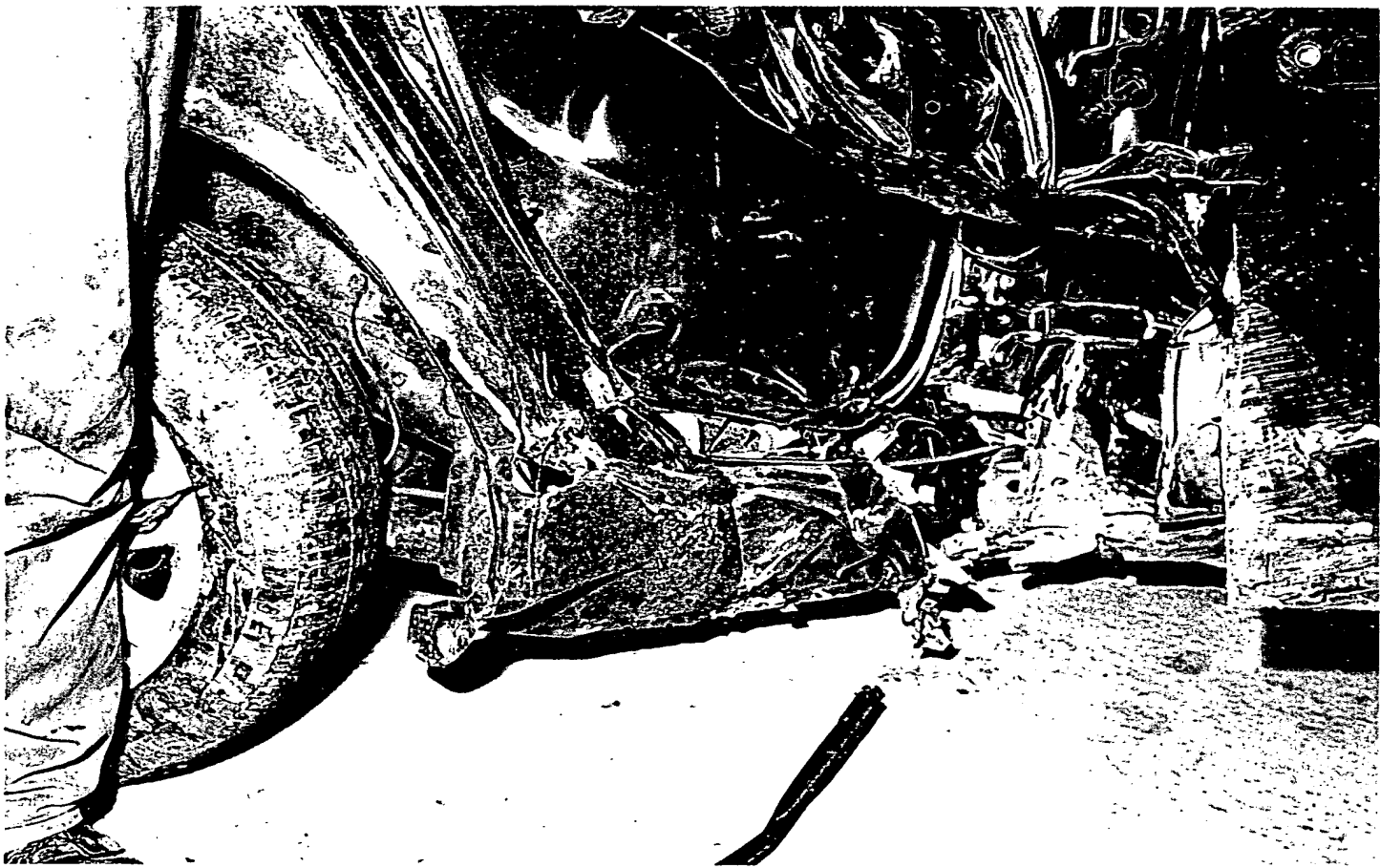
3 3 2

C-POST SECTION



Dr.-Ing. Giok Dijten Go
 Pfahlgrabenstr. 45 /
 D-65510 Idstein
 Germany

3
Separation of the side rail into two totally deformed members at the B-post section and a hole of a size of approx. 100 by 40 mm at the C-post section



Dr.-Ing. Giok Djien Go
Pfahlgrabenstr. 45
D-65510 Idstein
Germany

Polizeipräsidium Westhessen
Dir. Verkehrssicherheit/Sonderdienste
Polizeiautobahnstation Wiesbaden
Rennbahnstraße 2
65205 Wiesbaden
VNr. VU/0163203/2002

65189 Wiesbaden

Ordnungswidrigkeit
verjährt am:

Protokoll-
Aufnahme

RB Krs Gem

414000

7 12

Unfallart

Zusammenstoß m. and. Fahrzeug, das
anfährt, anhält o. i. ruh. Verkehr steht
vorausfährt, anhält
seitlich in gleiche Richtung fährt
entgegenkommt
einbiegt oder kreuzt

37
1
2
3
4
5

Zusammenstoß zw. Fzg. und Fußgänger

Aufprall auf Hindernis auf Fahrbahn

Abkommen von der Fahrbahn nach
rechts

Abkommen von der Fahrbahn nach links

Unfall anderer Art

6
7
8
9
0

Behördenkennung
(Dienststellen-Nr.)

0035

Unfalldatum
(Tag/Monat/Jahr)

05 21.10.2002

Unfallzeit
(h/min)

06 13:05

Anzahl der
Beteiligten

Getötete

Schwer-
verletzte

Leicht-
verletzte

Gesamtsachschaden
(volle €)

Alkohol-
einwirkung

Kfz. nicht
fahrbereit

Gefahrgut

§ 142 StGB

01

01

01

20000

29 30

31 32

33 34

35 36

36A (78)

36B (78)

Unfallort (Gemeinde, Ortsteil, Kreis, Straße, Richtungsfahrbahn):

07

Gemarkung Wiesbaden, A 3, km 150,590, Richtung Köln

innerorts = 1

2

Fahrt-
richtung

Ord.-
Nr.

01

aufsteigend = 1

2

Straßen-
Schlüssel

15

23

Haus-
Nr.

24

außerorts = 2

13

14

Straße 1:

Klasse

A

Nr.: 3

km 150,590

NK-
Kurzform

Stati-
ons-km

56

47

Straße 2:

Klasse

Nr.: 49

52

53

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

Blatt 2

Beteiligte Person und Fahrzeug

Kind ☐Jugendl. ☐Heranw. ☐§ 14 ☐Alkoholeinw. ☐

Ord.-Nr.: 01

Name

Geb. Name

Vorname(n)

Straße / Hausnr.

PLZ / Wohnort

Beru.

Geb. Datum

Tag Mon. Jahr
07.04.1964Wohnort
Inland = 1
Ausland = 2

1

Geschlecht

W

2829

Staatsangehörigkeit

Polizeibericht

Kind schleudert aus Auto:
lebensgefährlich verletzt

wis. - Lebensgefährliche Verletzungen erlitt ein sechsjähriger Junge gestern bei einem Unfall auf der A3 bei Medenbach. Das Auto, in dem der Sechsjährige mit seiner Mutter in Fahrtrichtung Köln unterwegs war, kam bei Medenbach von der Fahrbahn ab und überschlug sich. Dabei wurde der Junge herausgeschleudert und schwer verletzt.

Wie die Autobahnpolizei berichtet, war der Wagen mit Duisburger Kennzeichen auf der linken der drei Fahrspuren unterwegs. Das Fahrzeug sei plötzlich abrupt nach links ausgebrochen, dann rechts

über alle Fahrspuren geschleudert und die Böschung hinauf gerast. Oben prallte der Wagen gegen die Schallschutzwand der ICE-Trasse, überschlug sich auf der Böschung und kam schließlich auf der Standspur auf den Rädern zum Stehen.

Der lebensgefährlich verletzte Junge wurde in die Dr.-Horst-Schmidt-Kliniken eingeliefert, ebenso die Mutter - sie war leicht verletzt, stand aber unter Schock. Während der Bergungsarbeiten staute sich der Verkehr in Richtung Frankfurt auf etwa fünf Kilometern Länge.

28.06.82

Behörde Stadt Braunschweig

Behörde

Behörde

nicht fahrbereit ☒Anhänger vorhanden ☐

Modell Yaris P1

Anzahl der Benutzer 02

Nationalitätszeichen

Modell

Nationalitätszeichen

Befördertes Gefahrgut

UN-Nr. ☐sonst. Gefahrgut ☐ Ausn. VO-Nr. ☐Gefahrgut ausgetreten ☐

Unfallfolgen bei Beteiligten

Art der Verletzung

Sachschaden (volle €)

4243 Leichtverletzt [3]

Schnittwunde an der rechten Hand, Schmerzen im Rückenbereich

8.000,-Eur

Verwarnung

nicht angeboten ☐

Verwarnungsgeld

€

wegen (Tb-Nr.)

Nicht erhoben ☐abgelehnt ☐

(nur bei A-Unfällen)

ausgehändig/versandt am

Bisher nicht zurück

VNr.: VU/0163203/2002

Blatt 3 (Nur bei Unfallanzeige C)

Behördenkennung

0035

Unfalldatum 21.10.2002

Unfallzeit 13:05

Sonst. Geschädigte/Ord.-Nr.

Name / Firma

Vorname(n) / Ergänzung(Firma)

Straße / Hausnr.

PLZ / Wohnort

Alter (in Jahren)

Bekannte Verletzungen

Art des Sachschadens

Sachschaden (volle €)

Verspätung eines ICE; Beschädigung an Lärmschutzwand

12000

Sonst. Geschädigte/Ord.-Nr.

01a

Name / Firma

Vorname(n) / Ergänzung(Firma)

Straße / Hausnr.

PLZ / Wohnort

Alter (in Jahren)

Bekannte Verletzungen

Art des Sachschadens

Sachschaden (volle €)

Sonst. Geschädigte/Ord.-Nr.

6

Getötet [1]

schweres Schädelhirntrauma, schwere innere Verletzungen

Geschlecht männlich

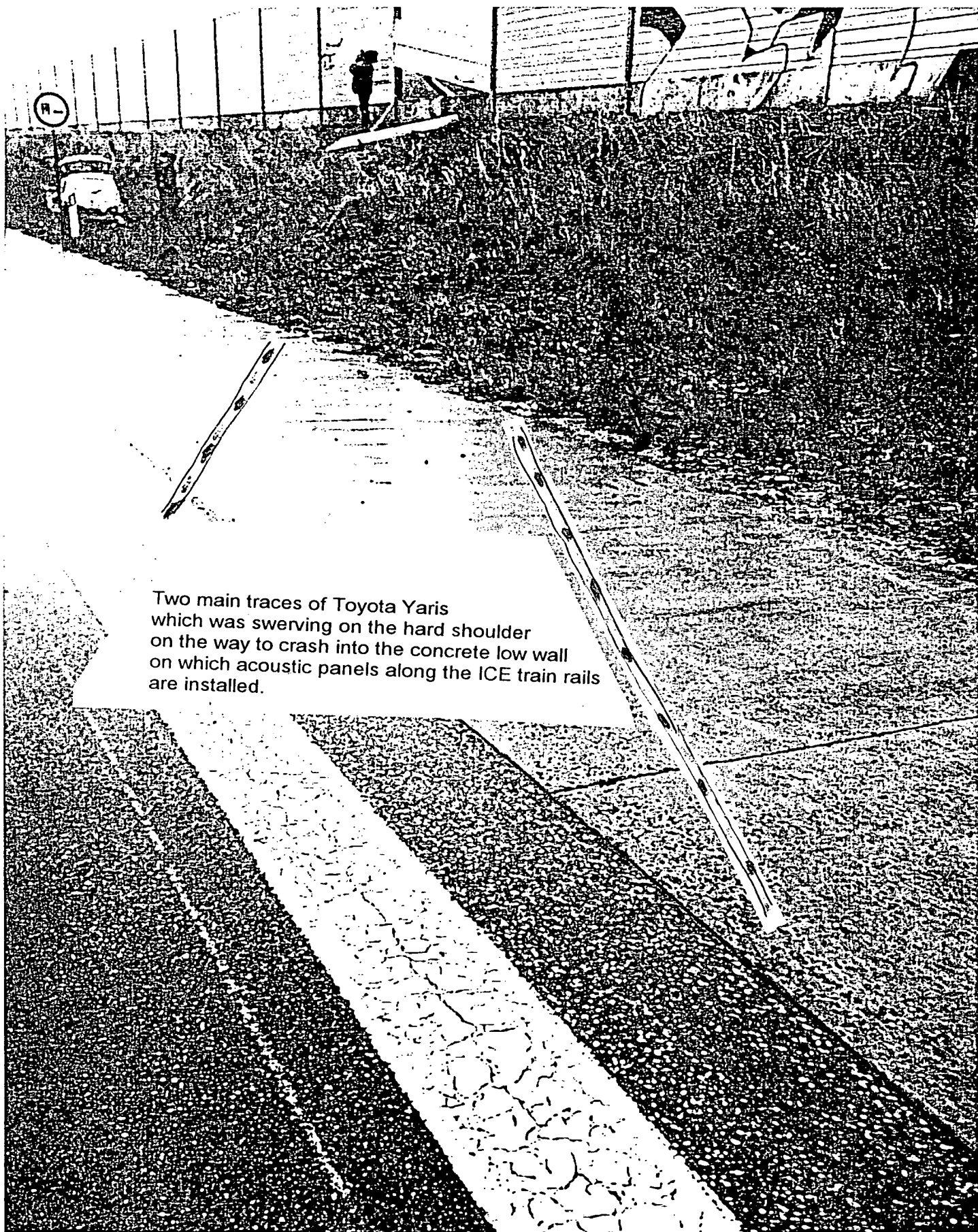
Dr.-Ing. Giok Djen G.
Pfahlgrabenstr. 45
D-65510 Idstein
Germany



Dr.-Ing. Giok Djien Go
Pfahlgrabenstr. 4
D-65510 Idstein



Dr.-Ing. Glok Djien Gu
Pfahlgartenstr. 45
D-1000 Berlin 14



Two main traces of Toyota Yaris
which was swerving on the hard shoulder
on the way to crash into the concrete low wall
on which acoustic panels along the ICE train rails
are installed.

Motor vehicle crashes cost the United States a total of \$230.6 billion in 2000, the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) concludes. This sum, which is 50 percent higher than NHTSA's last estimate in 1996, reflects the lifetime economic costs of 41,821 deaths, 5.5 million nonfatal injuries, and 28 million damaged vehicles.

The people directly involved in the crashes paid only 25 percent of the costs. Society picked up the rest — about \$170 billion — through insurance premiums, taxes, and travel delays. All told, crashes cost roughly \$820 for every person in the United States. The total cost amounts to 2.3 percent of the nation's Gross Domestic Product.

For perspective on the huge costs of crashes, consider what other major health problems cost the nation. Heart disease and cancer are the two leading causes of death in the United States. According to the National Institutes of Health, the total economic cost of heart disease in 2000 was \$214.7 billion, including all health expenditures and lost

	federal	state	insurer	other	self	TOTAL
medical	4,698	3,187	17,893	2,075	4,769	\$32,622
emergency services	56	1,100	214	25	57	\$1,453
market productivity	9,881	1,866	25,061	945	23,238	\$60,991
household productivity	—	—	8,280	312	11,559	\$20,151
insurance administration	135	77	14,955	—	—	\$15,167
workplace costs	—	—	—	4,472	—	\$4,472
legal/courts	—	—	11,118	—	—	\$11,118
travel delay	—	—	—	25,560	—	\$25,560
property damage	—	—	38,373	—	20,663	\$59,036
TOTAL	\$14,769	\$6,231	\$115,894	\$33,388	\$60,285	\$230,568

ed for two-thirds of the \$230.6 billion costs. Lost productivity cost \$61 billion (26 percent), property damage \$59 billion (26 percent), and medical expenses \$32.6 billion (14 percent). Other costs were travel delays, legal and court fees, insurance administration, and emergency services.

productivity. The cost of cancer in the same year is estimated at \$180 billion.

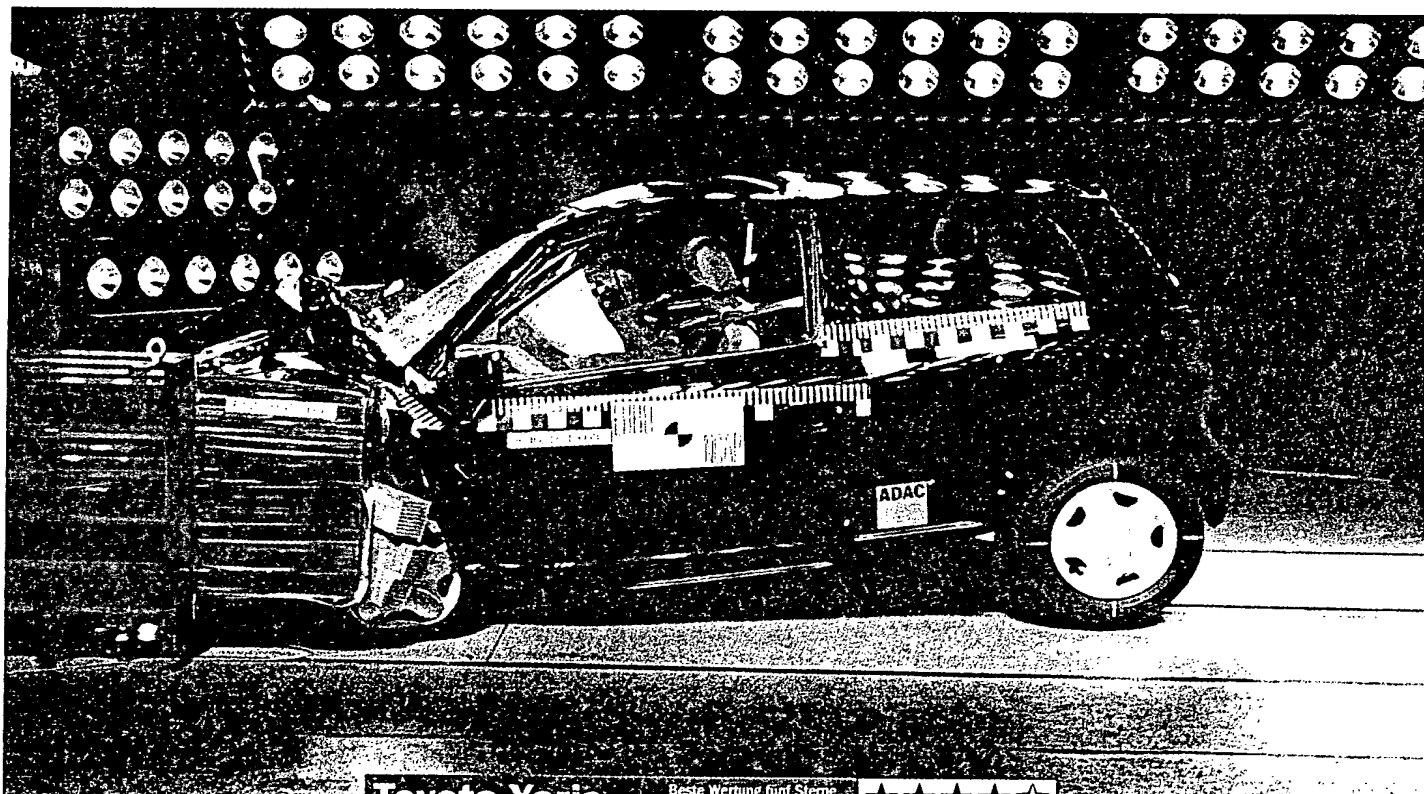
So motor vehicle crashes are as much of a drain on the economy, if not more so, as heart disease or cancer. Yet when it comes to federal research dollars, highway safety continues to get far less attention. President Bush's budget request for 2003 includes \$5.1 billion for research at the National Cancer Institute compared with \$205 million (about 4 percent as much) for NHTSA's research and operations programs.

For details about "The economic impact of motor vehicle crashes: 2000," visit NHTSA's website at www.nhtsa.dot.gov.

10-6550
Germany

Kurz und klein

Wie sicher fährt man in Kleinwagen? Höchst unterschiedlich. Das jedenfalls zeigen 13 Crash-Tests, die nach dem anspruchsvollen **Euro-NCAP-Programm** durchgeführt wurden. Die dabei festgestellte Bandbreite des Sicherheitsrisikos ist beängstigend.



Toyota Yaris

Beste Wertung fünf Sterne, schlechteste kein Stern



Bester Insassenschutz bei den Minis

Die steife Fahrgastzelle des Yaris ist eine Voraussetzung für das mit insgesamt 29 Punkten beste Gesamtergebnis. So erreicht er ohne Seitenairbags die Maximalpunktzahl (16) beim Seitencrash. Wegen Intrusionen und mittleren Verletzungsrisikos für die Oberschenkel erzielt der Yaris beim Frontalcrash nur 13 von 18 möglichen Punkten. Verbesserungen sind denkbar: vier Sterne.

Vor dem Gesetz sind alle gleich. Auch noch so kleine Minis müssen die gesetzlichen Sicherheitsauflagen erfüllen. Im Ernstfall freilich ist das Insassenschutz-Potenzial der Kleinen sehr unterschiedlich. Das jedenfalls beweisen die jüngsten Crash-Ergebnisse, die nach der anspruchsvollen Euro-NCAP-Methode (New Car Assessment Programme) durchgeführt werden.

Das von der EU unterstützte Konsortium von Verbänden, Behörden, Verbraucherorganisationen und Automobilclubs (siehe auch Kasten auf der nächsten Seite) überprüft die passive Sicherheit durch einen

Offsetcrash mit 40 Prozent Überdeckung und 64 km/h gegen eine deformierbare Barriere.

Zur Bewertung des Insassenschutzes wird zusätzlich ein Seitencrash entsprechend den EU-Richtlinien (50 km/h) herangezogen. Beide Crashes werden nach Punkten bewertet. Ihre Addition führt zu einem Gesamtergebnis, das von null

bis zu fünf Sternen (Bestwert) reicht.

Die von NCAP ausgewählten Fahrzeuge entsprechen dabei jeweils den Länderausführungen (Europa) mit der niedrigsten Sicherheitsausstattung. Die Crashkandidaten können sich also von den in Deutschland verkauften Modellen unterscheiden, die hier zu

Landen oft mit einer umfangreicheren Sicherheitsausstattung angeboten werden. Dies trifft zum Beispiel für den Skoda, den Seat, die beiden Ford, den Nissan Micra, den Citroën Saxo und den Fiat Seicento zu, die für Deutschland mit zwei Airbags ausgerüstet werden, im NCAP-Test aber auf den Beifahrer-Airbag oder auf beide (Fiat) verzichten mussten.

Insgesamt 20 Kleinwagen durchliefen das strapaziöse NCAP-Testprogramm, das in seinen Anforderungen weit über die gesetzlichen Auflagen hinausgeht. Die Bewertung der ersten sieben Teilnehmer (Fiat Punto, VW Lupo, MCC Smart,

Wer steht hinter Euro NCAP?

Das European New Car Assessment Programme Euro NCAP wird von der EU finanziell unterstützt. Dahinter steht ein Konsortium von Verbänden, Behörden, Verbraucher-Organisationen und Automobilclubs. Federführend ist die FIA (Fédération Internationale de l'Automobile). Involviert sind die AIT (Alliance Internationale de Tourisme), der ADAC, die Bundesanstalt für Straßenwesen BAST, das englische Transportministerium DETR, die französische sécurité routière sowie das Dutch Ministry of Transport. An der International Consumer Testing and Research-Organisation ICRT ist unter anderen auch die deutsche Stiftung Warentest beteiligt.

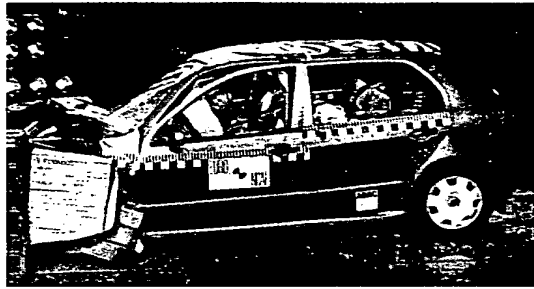


Hyundai Atos, Opel Corsa, Honda Logo und Lancia Y) wurde in auto motor und sport 7/2000 veröffentlicht.

Nun mussten sich 13 weitere aktuelle Minis dem NCAP-Test stellen. Die Kandidaten: Toyota Yaris, Skoda Fabia, VW Polo, Renault Clio, Peugeot 206, Daihatsu Sirion, Seat Ibiza, Daewoo Matiz, Ford Fiesta, Ford Ka, Nissan Micra, Citroën Saxo und Fiat Seicento.

Das Problem der Minis, hohen Sicherheitsansprüchen zu genügen, hängt unmittelbar mit ihrem kompakten Format zusammen. Denn ihre im Stadtverkehr so geschätzte Kürze ist zugleich ihr größtes Handicap bei der passiven Sicherheit. Der Grund: Es fehlt an ausreichend langen Knautschzonen. Die Lösung dieses Zielkonfliktes liegt in einer relativ steifen Struktur der Fahrgastzelle und aufwendigen Rückhaltesystemen.

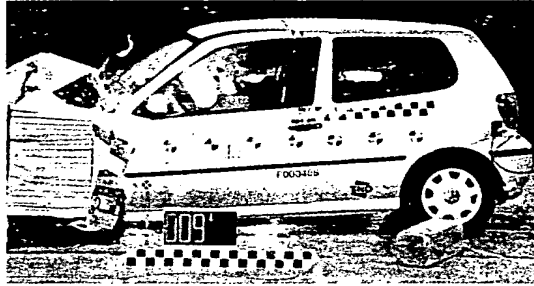
Dass dies bei entsprechendem Know-how funktioniert, beweist fast die Hälfte der gecrashten Kandidaten, die mit guten oder akzeptablen Ergebnissen den Test bestanden.



Skoda Fabia ★★★★★

Punktverlust wegen Airbags

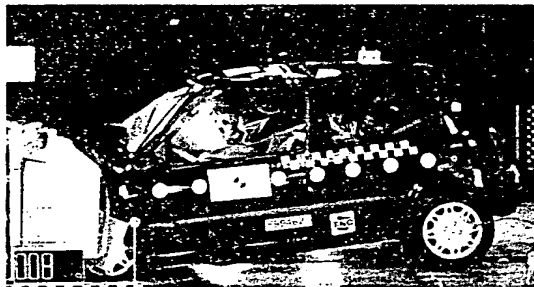
NCAP testet grundsätzlich die Modellvariante mit der magersten Sicherheitsausstattung. In dieser Version fehlt dem Fabia der Beifahrer-Airbag, der in Deutschland Serie ist. Daher liegt die Punktzahl im Frontalcrash bei zwölf, im Seitencrash werden ohne Sidebags 14 Punkte erreicht. Ergebnis: mittleres Risiko für Brust und Oberschenkel, 26 Punkte, vier Sterne.



VW Polo ★★★★★

Steife Fahrgastzelle

Die solide Karosserie des Polo sichert den Überlebensraum. Dennoch gibt es ein erhöhtes Verletzungsrisiko für die Fahreroberschenkel durch Kniekontakte. Daher nur elf Punkte beim Frontalcrash. Im Seitencrash erzielt der Polo auch ohne Sidebags mit 15 Punkten ein gutes Resultat. Gesamtwertung: 26 Punkte wie der Skoda Fabia, vier Sterne.



Renault Clio ★★★★★

Druck auf der Brust

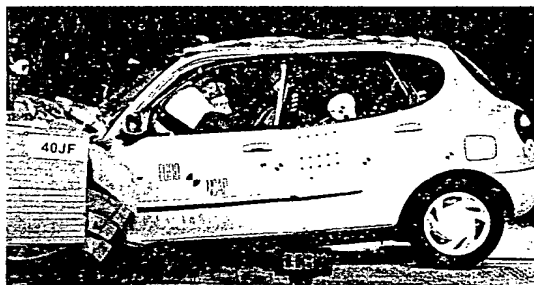
Der Renault Clio erreicht die gleiche Punktzahl wie VW Polo und Skoda Fabia. Wegen der erhöhten Brustbelastung und des mittleren Verletzungsrisikos des linken Fahrerbeins erreicht er elf Punkte beim Frontalcrash. Mit dem guten Ergebnis im Seitencrash (15 Punkte ohne Sidebags) addiert sich die Gesamtpunktzahl auf 26, macht vier Sterne.



Peugeot 206 ★★★★★

Verletzungsrisiko durch Pedalerie

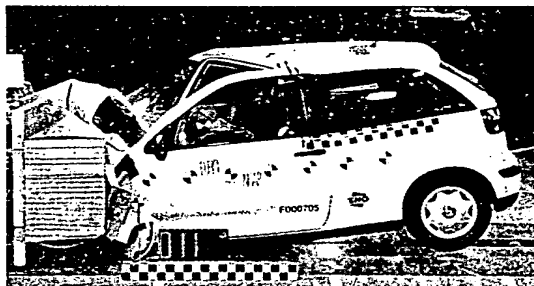
Die Karosserie des Peugeot 206 sichert weitgehend den Überlebensraum, allerdings gefährdet die eindringende Pedalerie die Füße des Fahrers. Mittleres Verletzungsrisiko auch für Oberschenkel der Frontinsassen sowie die Brust des Beifahrers, ergibt elf Punkte beim Frontcrash. 15 Punkten im Seitencrash kommt der 206 auf 26 Zähler und vier Sterne.



Daihatsu Sirion ★★★★★

Brust trifft Lenkrad

Im Daihatsu Sirion muss der Fahrer mit einem erhöhten Verletzungsrisiko beim Frontaufprall rechnen. So durchschlägt die Brust den Airbag und erleidet einen harten Aufprall am Lenkrad. Kopf und Beine sind einem mittleren Risiko ausgesetzt. Punktzahl beim Frontcrash: sieben. Gesamtergebnis dank dem guten Seitencrash (15): 22 Punkte, drei Sterne.



Seat Ibiza ★★★★★

Rettung mit Airbag

Erst der Nachcrash mit Airbag auf der Fahrerseite, den Seat seit September ohne Ausnahme liefert, stellt dem Ibiza ein akzeptables Sicherheitszeugnis aus (sieben Punkte beim Frontcrash). Das ohne Sidebags geringe Verletzungsrisiko beim Seitencrash (13 Punkte) verschafft ihm insgesamt ein passables Gesamtergebnis: 21 Punkte* und drei Sterne.

* Zwei abgerundete Einzelergebnisse können zu einem gerundeten Gesamtergebnis führen.